

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problem Mailbox.**

THIS PAGE BLANK (USPTO)

(19) RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

INSTITUT NATIONAL
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE

PARIS

(11) N° d publication :

(à n'utiliser que pour les
commandes de reproduction)

2 744 409

(21) N° d'enregistrement national :

96 01486

(51) Int Cl⁶ : B 60 R 25/00

(12)

DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

A1

(22) Date de dépôt : 07.02.96.

(30) Priorité :

(43) Date de la mise à disposition du public de la
demande : 08.08.97 Bulletin 97/32.

(56) Liste des documents cités dans le rapport de
recherche préliminaire : *Se reporter à la fin du
présent fascicule.*

(60) Références à d'autres documents nationaux
apparentés :

(71) Demandeur(s) : MELLINI ALFREDO — FR, ALIANO
JOSEPH — FR et MELLINI JOSEPH GIUSEPPE —
FR.

(72) Inventeur(s) :

(73) Titulaire(s) :

(74) Mandataire : CABINET WEINSTEIN.

(54) DISPOSITIF ANTIVOL POUR VEHICULES, PERMETTANT DE BLOQUER AU MOINS UNE PEDALE.

(57) Dispositif antivol immobilisant au moins une pédale de
véhicules.

Antivol mécanique pour véhicules simple et rapide à installer, emprisonnant au moins une pédale de véhicule (1), voir les deux simultanément avec le modèle bilatéral (2), rendant celles-ci inopérantes.

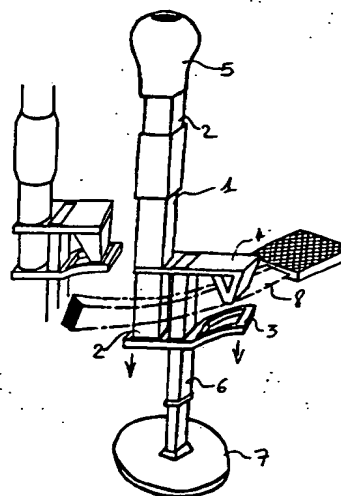
Il est constitué par un premier support (1) dans lequel coulisse un second support (2) muni d'une serrure de sécurité (5), un troisième support (6) assemblé avec sa base (7) permet l'appui du dispositif contre le plancher du véhicule.

La longueur de ladite base (7) peut varier à l'aide de moyens mécaniques vis-écrous (12) et (13).

Les deux premier supports (1) et (2) sont conformés de parties proéminente (4), (3), (10) et (11) de manière à créer un lieu de blocage d'au moins une pédale de véhicules.

La largeur des parties proéminentes citées peut varier à l'aide de moyens mécaniques vis-écrous (9) et (10), ces parties proéminentes peuvent également présenter une variation d'angle.

Une poignée de préhension muni d'une serrure de sécurité (5) facilite les manoeuvres de l'appareil.



FR 2 744 409 - A1



1
Description

Dispositif antivol pour véhicules, permettant de bloquer au moins une pédale.

Dispositif antivol bloquant les pédales pour véhicules, adapté aux véhicules avec changement de vitesse manuel ou changement de vitesse automatique, comprenant un premier support 1 s'étendant vers le haut et relié à son extrémité inférieure l'élément profilé 4, proéminent de manière à créer un lieu de bloquage d'au moins une pédales voir les deux simultanément fig 2 du véhicule, un second support 2 pourvu d'une serrure de sécurité 5 coulisse à l'intérieur du premier support, entre une position inférieure de déblocage et une position supérieure de bloquage le premier support est réalisé avec l'élément profilé 4, le second support est réalisé avec l'élément profilé 3 ou 11, ces deux éléments profilés créent ainsi un lieu de bloquage recevant au moins une pédale voir les deux pour le système bilatérale, une base 7 à laquelle est assemblé un troisième support 6 stabilise l'antivol contre le plancher du véhicule.

La présente invention a pour objet un dispositif antivol bloquant au moins une pédale de véhicules. Plus particulièrement, l'invention concerne un dispositif du type énoncé qui permet de bloquer, avec sûreté le fonctionnement d'au moins une pédale ou bien deux pédales simultanément.

L'étude et la réalisation au cours de ces dernières années de dispositifs antivol de type mécanique pour véhicules a porté à la commercialisation divers types d'antivols présentant toutefois chacun quelques inconvénients de type général ou plus spécifiquement pour leur emploi en voiture.

Dans les voitures automatique la pédale d'embrayage n'est pas présente et donc les pédales de frein et d'accélération sont plus distantes l'une de l'autre, que ne le sont celles des voitures avec changement des vitesses manuel.

Les demandeurs ont donc réalisé un dispositif antivol extrêmement simple, adaptable sur les voitures avec embrayage automatique fig 1, ce même système peut s'adapter aux véhicules avec changement de vitesse manuel soit en bloquant la pédale de frein ou d'embrayage ou bien les deux simultanément en utilisant le système bilatéral fig 2.

Le système bilatéral cité dispose de deux lieux de bloquage pour les pédales, sur le premier support un second élément saillant est produit à l'opposé du premier de manière à créer ainsi une ancre fig 2, le second support muni du même mécanisme offre ainsi avec le premier support deux lieux d'emprisonnement fig 2, un second support 6 reçoit à son extrémité inférieure la base réglable élargie et recevant donc deux supports.

L'élément saillant de ce premier support peut présenter, relié avec le lieu de bloquage de la pédale, un arrondissement sur un angle supérieur de ce lieu pour s'adapter à tous type de pédales il doit d'ailleurs être entendu que cette modification peut être pratiquée sur le modèle bloquant deux pédales.

L'assemblage entre la base et le troisième support 6 peut être réalisé par exemple au moyen d'un manchon disposé sur la dite base 7, à l'intérieur ou à l'extérieur duquel coulisse l'extrémité inférieure du troisième support 6, celui-ci traverse la partie proéminente 3 ou 10 fig 4 et 7, la longueur de ce troisième support 6 muni de sa base peut varier à l'aide de moyens mécaniques, comme par exemple un assemblage vis à écrou réalisé à l'intérieur de ce troisième support de façon à pouvoir régler de l'extérieur au moyen d'un tournevis ou autre, la longueur de la base 7 et donc tout le dispositif de blocage par rapport au plancher de chaque véhicules, permettant ainsi à l'antivol de s'adapter efficacement à tous types de véhicules, il doit d'ailleurs être entendu que le modèle bilatéral dispose de mécanismes semblables.

La largeur de ce système peut varier à l'aide de moyens mécaniques visant à élargir le lieu de blocage fig 2, 3, 4 outre la variation d'angle il est possible d'adapter une partie proéminente par exemple de forme rectangulaire creusé élément 10 fig 3 et apte à recevoir la partie proéminente 9, la dite partie 9 peut être creusée de sillons apte à recevoir des écrous à l'aide desquels il est possible de régler la largeur et de bloquer en force la partie 9 fig 3, il doit d'ailleurs être entendue que ce dispositif est disposé sur le modèle bilatéral et qu'il peut également s'adapter en lieu et place de la partie 4 offrant ainsi un double réglage.

La présente invention est décrite dans ses formes favorites, faisant référence aux dessins fournis :

La figure 1 représente une vue longitudinale du dispositif.

La figure 2 représente une vue du dispositif bilatérale.

La figure 3 représente une vue en perspective du mécanisme d'élargissement.

La figure 4 représente le dispositif et une vue en coupe du moyen mécanique pour varier la longueur du système.

La figure 5 représente une vue en coupe des mécanismes de verrouillage.

La figure 6 représente le dispositif en position fermé et en coupe.

La figure 7 représente une vue en coupe d'un autre moyen mécanique pour permettre de varier la longueur du système.

La figure 8 représente une vue longitudinale du même dispositif de forme cylindrique.

Le dispositif illustré dans les figures 1, 2, 4, 6, 7, 8, comprend un support 2 pourvu à son extrémité supérieure, d'une serrure de sécurité 5 (fig 5) et, relié à son extrémité inférieure, d'un élément saillant 3 ou 11 pour le blocage d'une ou de deux pédales (fig 2).

Le support 1 coulisse sur le support 2, le support 1 est pourvu d'un élément latéral proéminent 4.

La position de l'élément latéral saillant 3 sur le support 2 est telle qu'elle doit coïncider quand le support 1 est dans sa position inférieure maximum de coulissement le long du support 2 à la fermeture et au blocage du système à l'aide de l'élément saillant 4 permettant ainsi un blocage total de la pédale 8 rendant celle-ci inopérante, il doit d'ailleurs être entendu que ce mécanisme reste le même pour le modèle bloquant deux pédales simultanément.

Il est évident que la forme de la base 7 peut être modifiée en fonction des exigences spécifiques.

L'assemblage entre la base 7 et le manchon 6 est réalisé par l'interposition d'un couplage de vis 13 et écrou 12 (fig 7) et 4 afin de pouvoir régler à l'aide d'un tournevis ou autre la distance séparant le lieu de blocage par rapport au plancher de chaque véhicule, permettant ainsi selon le type de voiture et du positionnement de la pédale de s'adapter parfaitement.

Il doit d'ailleurs être entendu que ce mécanisme reste le même pour le modèle bilatérale (fig 2).

Selon les exigences spécifiques le troisième support 6 coulisse à l'extérieur du manchon de la base 7 fig 7, un écrou apte à recevoir la vis 13 de réglage est disposé dans le troisième support 6 et permet ainsi le réglage en longueur du lieu de bloquage d'au moins une pédale par rapport au plancher du véhicule, ou bien le support 6 cité coulisse à l'intérieur du manchon de la base 7 fig 4, dans ce cas la surface interne du support 6 est creusée d'un sillon hélicoïdale apte à recevoir la vis 13 permettant ainsi le réglage du lieu de bloquage d'au moins une pédale par rapport au plancher du véhicule.

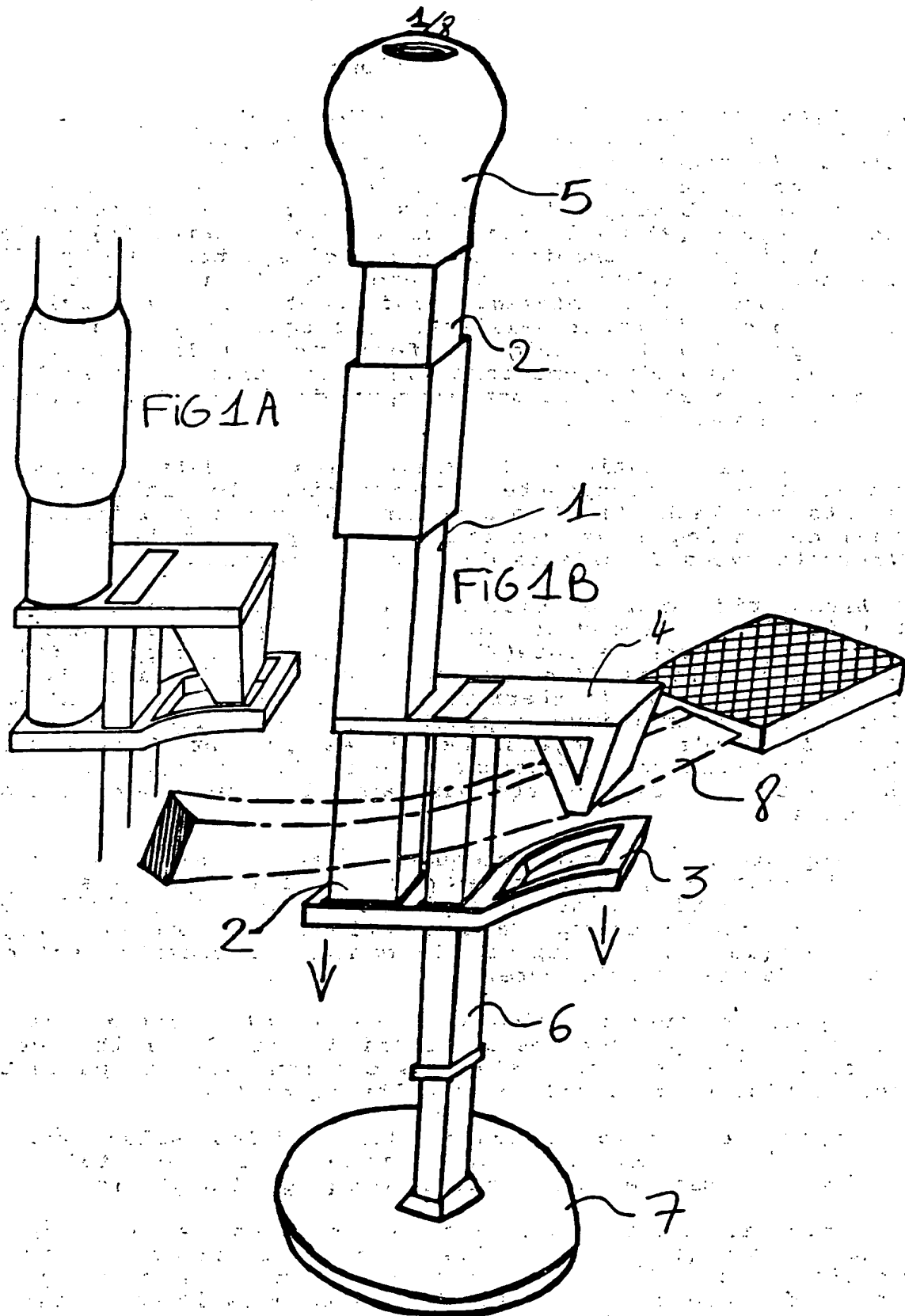
Pour l'utilisation du dispositif il est suffisant de placer le support 2 en position de déblocage, c'est à dire en coulissement maximum vers le bas par rapport au support 1 (position de l'élément 4 esquissée à la figure 1) placer le dispositif en position avec l'élément 3 autour du bras de la pédale 8 et faire coulisser vers le haut en tirant le support 2 à l'aide de sa poignée de préhension tout en maintenant le support 1 jusqu'à faire en sorte que l'élément 4 et 3 réalise le bloquage de la pédale fig 8.

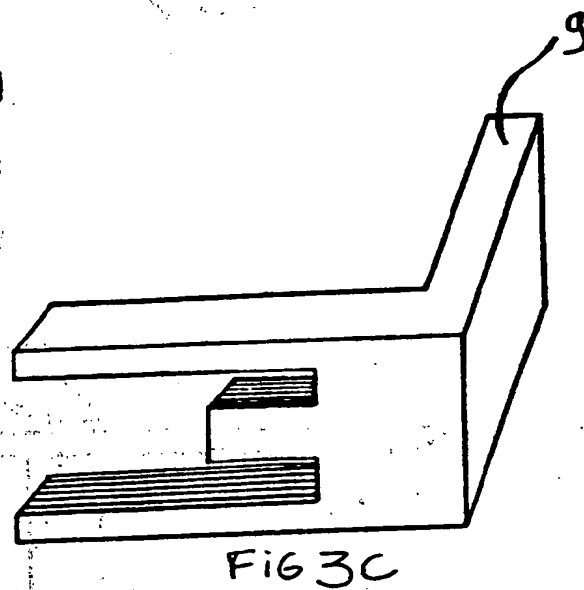
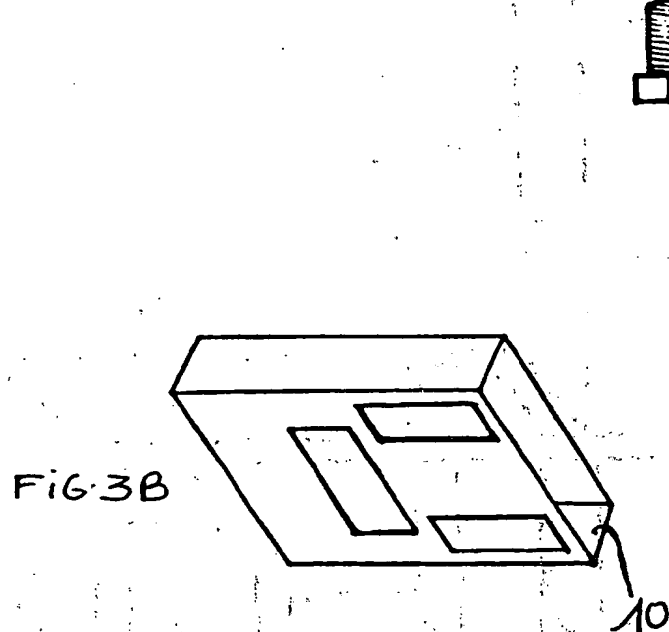
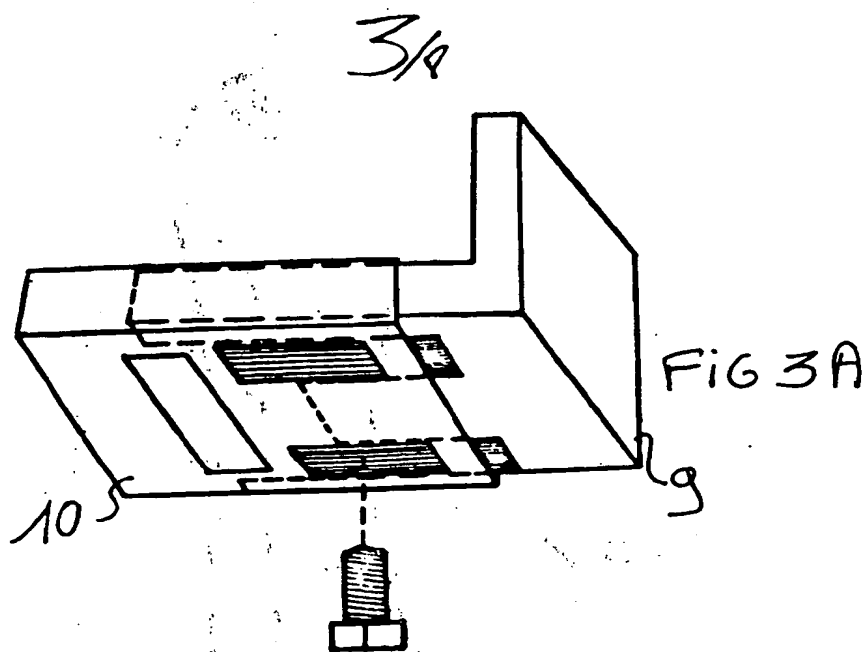
Les éléments saillants 3, 4, 11 peuvent être pourvu à l'intérieur du logement qu'il crée, relié à un angl supérieur, d'un arrondissement de façon à bloquer mêmes les pédales dont le bras ne s'adapte pas parfaitement au logement crée.

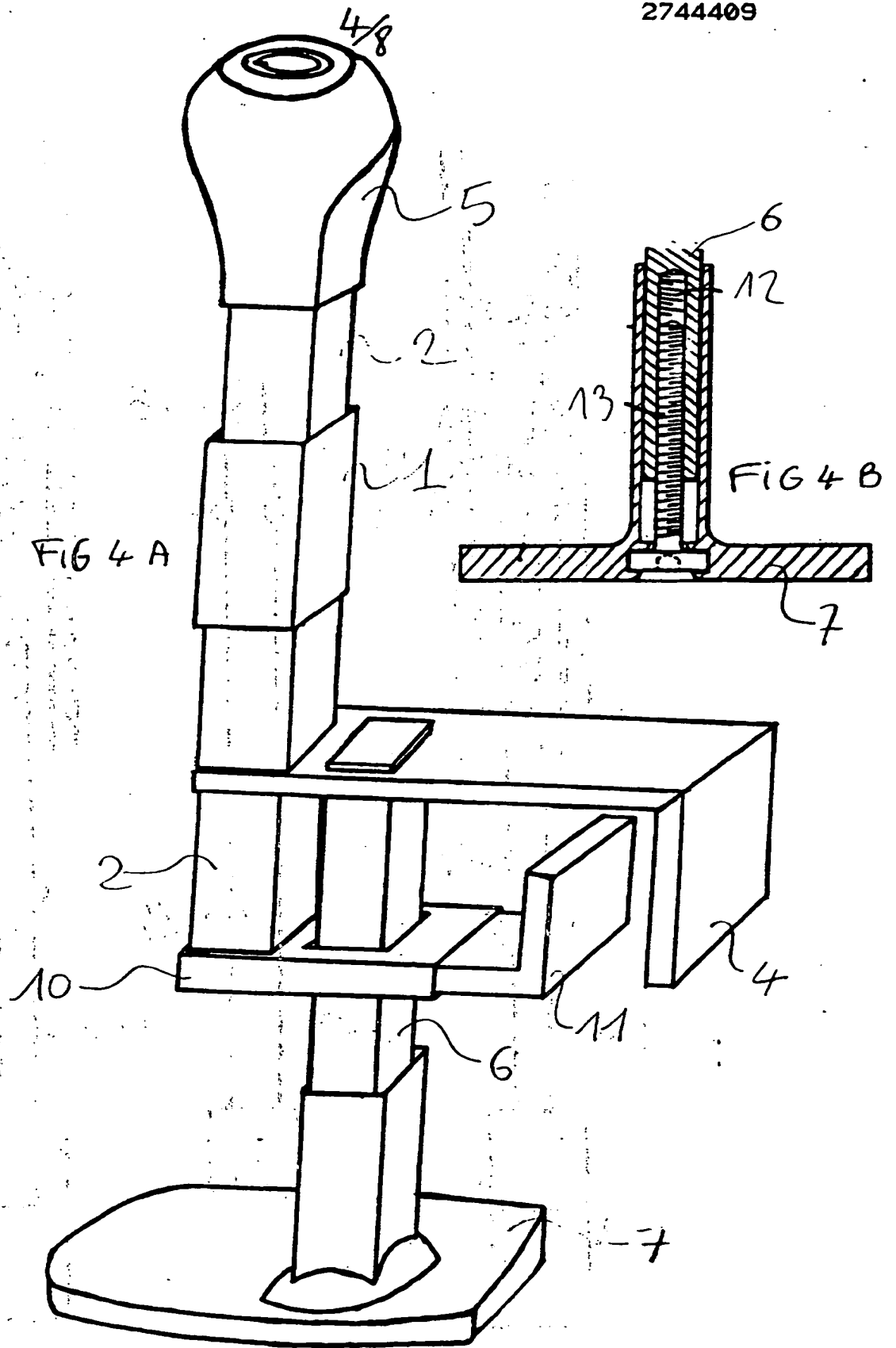
Pour le déblocage, il suffit d'agir sur la clef amovible de la serrure de sécurité 5 ce qui entraîne alors la rotation du cylindre 14 fig 5, qui pousse alors avec son embout 15 le pêne mobile 16 à l'encontre du ressort 17 et libère ainsi les supports 1 et 2 l'un de l'autre.

5
Revendications

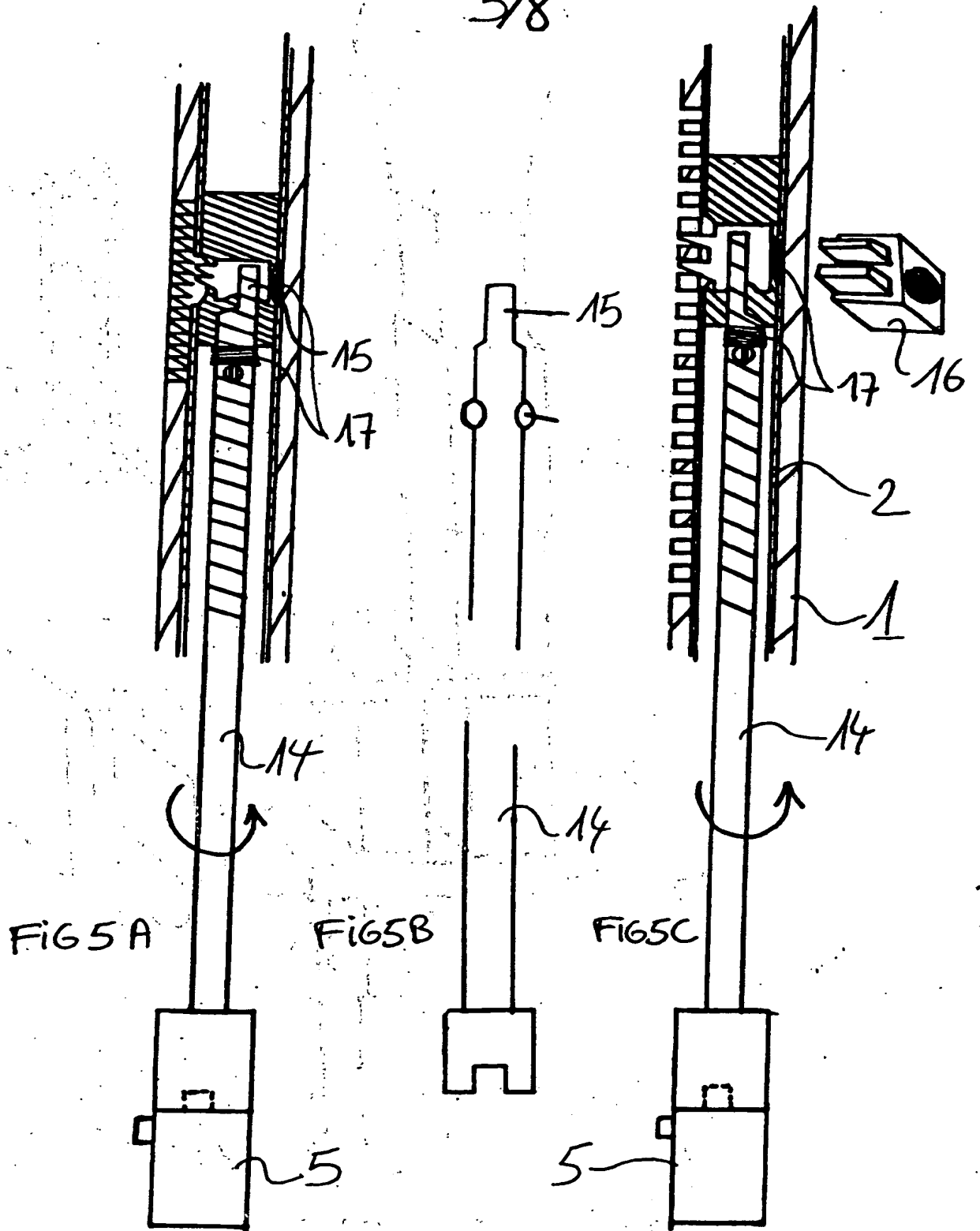
- 1) Dispositif antivol mécanique pour véhicule bloquant les pédales ,caractérisé par le fait de comprendre un premier support (1) s'étendant vers le haut et relié à son extrémité inférieure d'une élément saillant (4) latéral de façon à créer une serie de blocage d'au moins une pédale du véhicule,un second support (2) muni d'une serrure de sécurité (5),coulisse à l'intérieur du premier support cité,entre une position inférieure de déblocage et une position supérieur de blocage,pourvu d'un élément proéminent (3) de manière a réaliser avec l'élément saillant(4),lorsque le premier support est en position de blocage,la fermeture du lieu de blocage d'au moins une pédale,une base (7) à laquelle est assemblé un troisième support (6) permet l'appui du dispositif contre le plancher du véhicule.
- 2) Dispositif antivol bloquant les pédales selon la revendication précédente ,caractérisé le fait que les éléments saillants(4) et proéminents(3) peuvent présenter des variations d'angle de manière à s'adapter parfaitement aux différents types de pédales de chaque véhicules.
- 3) Dispositif antivol bloquant les pédales selon une des revendications précédentes,caractérisé par le fait que l'assemblage entre la base(7) et le troisième support (6) est réalisé par le biais d'un manchon disposé sur la base (7) à l'intérieur ou l'extérieur duquel coulisse l'extrémité inférieure du troisième support (6) ,ce coulisement étant obtenu à l'aide de moyens mécaniques pouvant être actionné depuis l'extérieur permettant ainsi de pouvoir régler la distance du lieu de bloquage par rapport au plancher de chaque véhicules.
- 4) Dispositif antivol bloquant les pédales selon la revendication 3 ,caractérisé par le fait que les moyens mécaniques cités sont constitués d'un dispositif vis-écrous(12) et(13) prévues à l'intérieur du troisième support (6),la vis(13) étant disposée de manière à pouvoir régler la distance depuis l'extérieure.
- 5) Dispositif antivol bloquant les pédales selon une des revendications précédentes,caractérisé par le fait que l'antivol possède un second éléments saillant latéral permettant ainsi de bloquer deux pédales simultanément (2).
- 6) Dispositif antivol bloquant les pédales selon une des revendication précédentes,caractérisé par le fait que l'antivol(2) possède deux lieux de bloquage des pédales.
- 7) Dispositif antivol bloquant les pédales selon l'une des revendications (5) ou (6) prise en combinaison avec l'une des revendications (3) ou (4),caractérisé par le fait qu le système bilatérale (2) possède les mêmes mécanismes de réglag de la distance de la base (7).

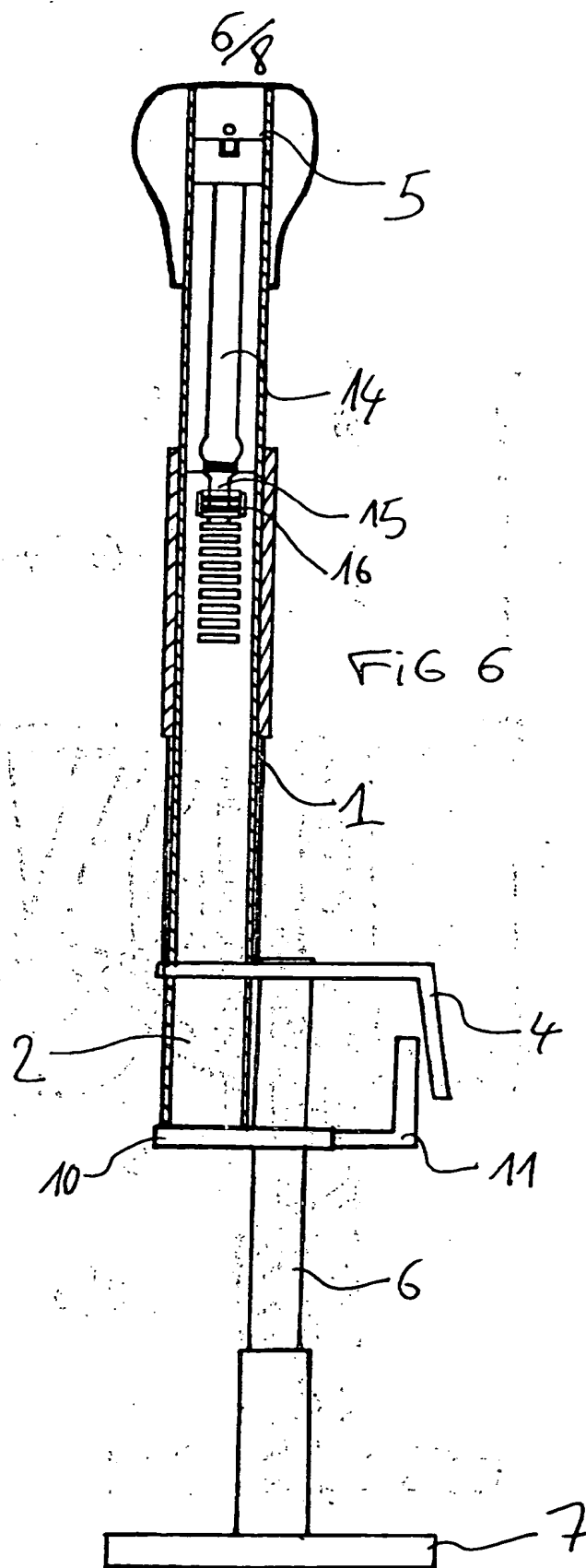






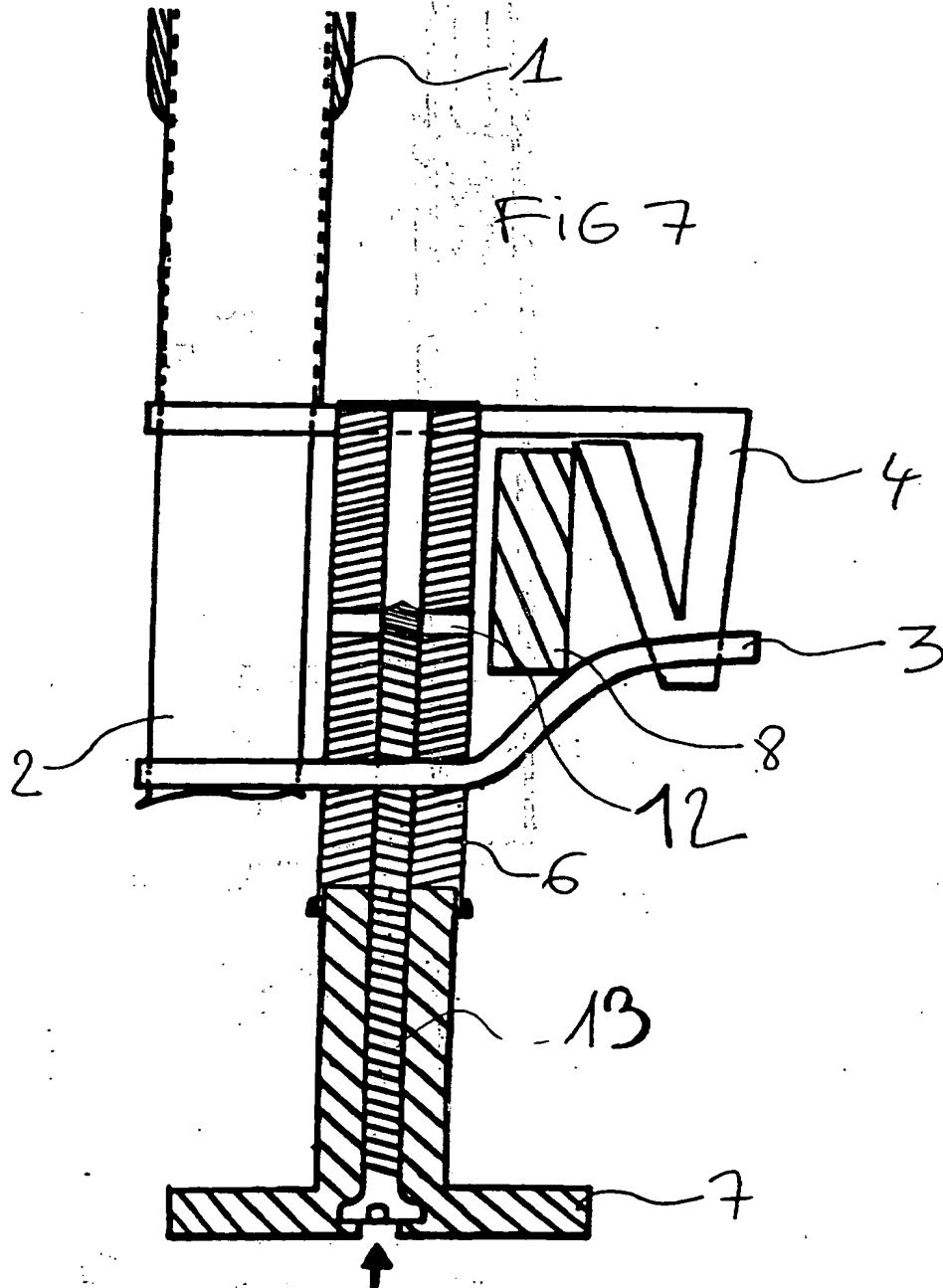
5/8

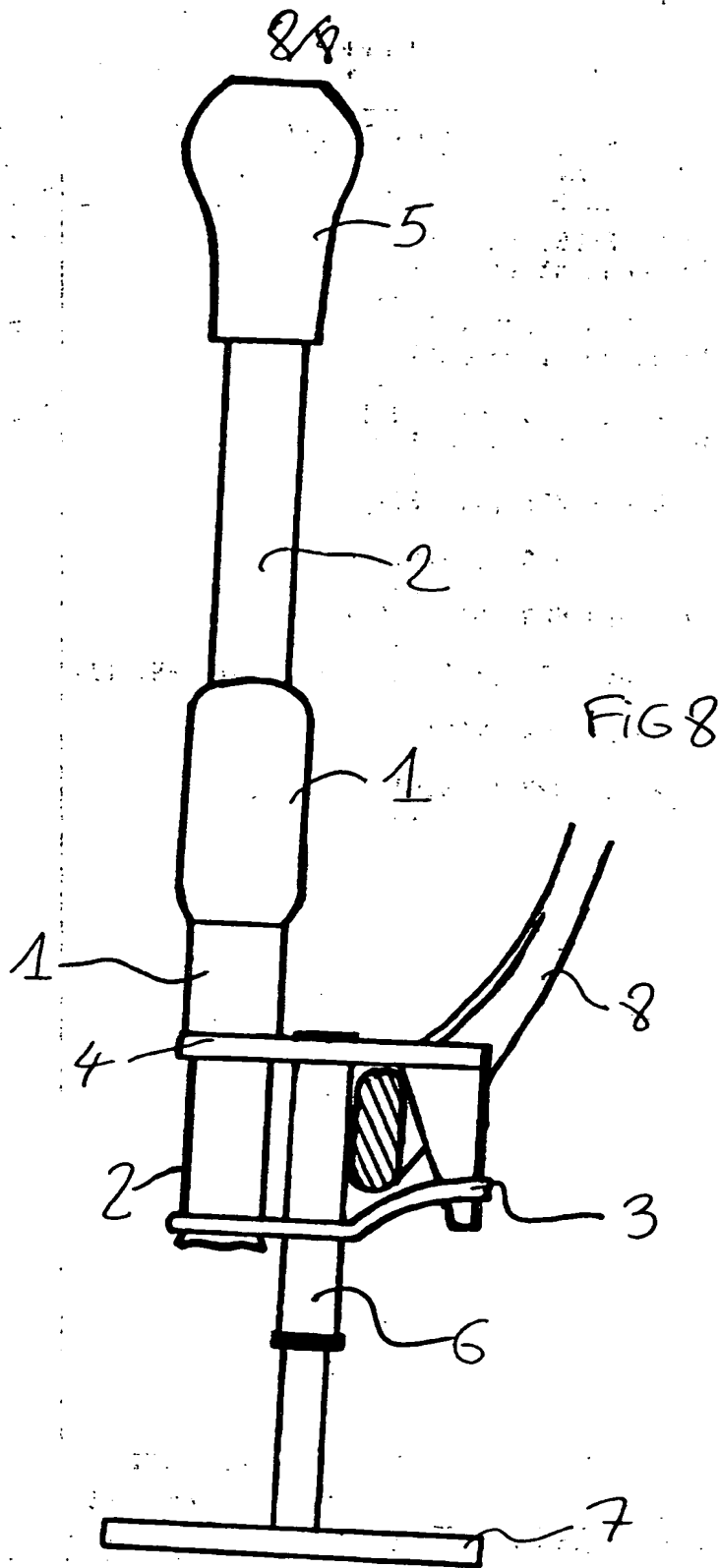




7/8

FIG 7





INSTITUT NATIONAL
de la
PROPRIETE INDUSTRIELLERAPPORT DE RECHERCHE
PRELIMINAIRE
établi sur la base des dernières revendications
déposées avant le commencement de la rechercheFA 525531
FR 9601486

DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS		Revendications concernées de la demande examinée
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes	
X	WO-A-90 05653 (RICCITELLI) * le document en entier *	1,3,4
X	--- AU-B-640 651 (CLARK) * le document en entier *	1,5,6
X	--- FR-A-2 719 005 (MELLINI) * le document en entier *	1,3,5,6
A	--- GB-A-2 281 728 (NIBLETT)	
A	--- GB-A-2 091 656 (COWIE)	
A	--- GB-A-2 023 520 (STOODLEY)	
A	--- EP-A-0 656 286 (TECHNOMACCHINE DI GENTILI)	
A	--- DE-A-43 21 364 (WESTERMEYER)	
A	--- FR-A-2 681 823 (BOSCH) -----	
		DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHES (Int. CL. 6)
		B60R
Date d'achèvement de la recherche		Examineur
11 Octobre 1996		Knops, J
CATEGORIE DES DOCUMENTS CITES		
X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : pertinent à l'encontre d'un motif une revendication ou arrière-plan technologique général O : divulgation non-écrite P : document intercalaire		
T : théorie ou principe à la base de l'invention E : document de brevet bénéficiant d'une date antérieure à la date de dépôt et qui n'a été publié qu'à cette date de dépôt ou qu'à une date postérieure. D : cité dans la demande L : cité pour d'autres raisons & : membre de la même famille, document correspondant		

1
EPO FORM 150 03.82 (P04C13)

THIS PAGE BLANK (USPTO)